

Laporan Penelitian Kelompok Dengan Dana Stimulan  
Universitas Atma Jaya Yogyakarta

# Preferensi Masyarakat Yogyakarta Terhadap Penggunaan Transportasi Publik Trans Jogja



Disusun Oleh :

Dr. R. Maryatmo, MA  
Ir. Y. Hendra Suryadharma, MT

Program Studi Ilmu Ekonomi  
Fakultas Ekonomi  
Universitas Atma Jaya Yogyakarta  
2011

## Lembar Pengesahan Laporan Penelitian Kelompok

1.a. Judul Penelitian : Preferensi Masyarakat Yogyakarta Terhadap  
Penggunaan Transportasi Publik Trans Jogja.

b. Macam Penelitian : Penelitian Eksperimental

2. Ketua Peneliti/Peneliti Utama

a. Nama Lengkap : Dr. R. Maryatmo, MA

b. Jenis Kelamin : Laki-laki

c. Usia : 53 tahun

d. Jabatan Akademik/Gol/ : Lektor Kepala/IVa  
Pangkat

3. Peneliti Anggota : 1. Ir. Y. Hendra Suryadharma, MT

4. Lokasi Penelitian : Universitas Atma Jaya Yogyakarta

5. Jangka Waktu Penelitian : 6 bulan

6. Biaya Penelitian : Rp 3.740.000,00

Yogyakarta, 20 Juli 2011

Anggota Peneliti

Ketua Peneliti,

Ir. Y. Hendra Suryadharma, MT

Dr. R. Maryatmo, MA

Mengetahui :

Ketua Program Studi Ilmu Ekonomi

Nurchayaningtyas

Dekan Fakultas Ekonomi UAJY

Ketua LPPM UAJY

Dr. Dorothea Wahyu Ariani, MT

Dr. Ir. Y. Djarot Purbadi, MT

## PRAKATA

Puji dan syukur kami haturkan kepada Tuhan Yang Maha Kuasa atas berkat dan rahmat-Nya sehingga kami dapat menyelesaikan laporan penelitian ini dengan baik. Latar belakang penelitian ini berangkat dari rasa keprihatinan peneliti dengan semakin meningkatnya polusi udara dimana 70% polusi disumbangkan dari sektor transportasi. Dengan meningkatnya penumpang kendaraan pada angkutan umum diharapkan jumlah kendaraan yang beroperasi akan mengalami penurunan, demikian pula sumbangan polusi dari sektor transportasi.

Semoga tulisan ini memberikan manfaat bagi masyarakat, pemerintah terutama dalam upaya mengatasi global warming. Harapannya, penelitian ini dapat menjadi rujukan dalam upaya meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menggunakan transportasi public.

Semoga kekurangan yang ada pada penelitian ini dapat diperbaiki pada penelitian yang akan datang.

Yogyakarta, 20 Juli 2011

Peneliti,

Dr. R. Maryatmo, MA

Ir. Y. Hendra Suryadharma, MT

## ABSTRACT

The Research project is aimed to investigate the people willingness to move from private to public transport. The method used is experimental method. The sample is group of students of Atma Jaya Yogyakarta University. There are 150 students are treated as experimental objects. The instrumental of treatment are a set of informations about the welfare of involving public transport in the economy. Students are question twice, before and after informations introduced. The informations are introduced utilizing enriched power point.

The results are amazing. The students have better informations about the public transport after the treatment. After the treatment, they are willingly to move from private to public transport (Trans Jogja), if Trans Jogja provides better side walk, selter, and safer, cheaper, well scheduled public transport.

## DAFTAR ISI

Halaman Judul	ii
Halaman Pengesahan	iii
Prakata	iv
Abstract	v
Daftar Isi	vi
 <b>Bab I : PENDAHULUAN</b>	
I.1. Latar Belakang	1
I.2. Rumusan Masalah	5
I.3. Tujuan Penelitian	5
I.4. Manfaat Penelitian	5
<b>Bab II : Kerangka Teori</b>	7
 <b>Bab III: Metodologi Penelitian</b>	
III.1. Lokasi Penelitian	11
III.2. Metode Analisis	11
III.3. Batasan Penelitian	12
 <b>Bab IV: Hasil dan Pembahasan</b>	
IV.1. Pengetahuan tentang Trans Jogja	13
IV.2. Perubahan Sikap	16
IV.3. Kesadaran	19
 <b>Bab V : Penutup</b>	
V.1. Kesimpulan	21
V.2. Saran	22
 <b>Daftar Pustaka</b>	23

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1. LATAR BELAKANG

Transportasi menjadi salah satu pembicaraan penting di Indonesia. Mulai dari pembicaraan pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang tidak seimbang dengan pertumbuhan jalan hingga prediksi kemacetan total di kota-kota besar seperti Jakarta dan Surabaya beberapa tahun mendatang. Fokus pembicaraan selalu mengerucut pada perlunya penggantian alat transportasi pribadi kepada alat transportasi umum.

Yogyakarta selain dikenal sebagai kota pelajar ataupun kota budaya, kota ini juga terkenal dengan kota sejuta sepeda motor. Pertumbuhan jumlah sepeda motor di kota ini sangat mengagumkan, tahun 2007 Yogyakarta tercatat terdapat **1,1 juta** sepeda motor. Apa alasan dibalik tingkat pertumbuhan jumlah sepeda motor di Yogyakarta? Pertama, Yogyakarta memiliki jumlah pelajar – terutama mahasiswa – yang banyak, data Bank Indonesia menunjukkan bahwa jumlah mahasiswa yang ada di DIY lebih dari 300.000 orang<sup>1</sup>. Sebagian besar mahasiswa memilih sepeda motor menjadi alat transportasi utamanya karena sepeda motor memiliki biaya operasional yang cenderung murah, praktis dalam penggunaan sekaligus memiliki mobilitas yang tinggi. Kedua, fasilitas transportasi umum dirasa kurang nyaman sehingga mereka lebih memilih menggunakan sepeda motor dibandingkan dengan kendaraan umum. Ketiga, topografi Kota Yogyakarta yang cocok untuk menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi utama.

---

<sup>1</sup> <http://bisnisukm.com/belanja-mahasiswa-diy-capai-rp300-miliar-per-bulan.html>

Kini Yogyakarta seperti kota-kota lainnya mulai mendapatkan masalah di bidang transportasi dan derivasinya, salah satunya adalah masalah lalu lintas. Yogyakarta yang dulunya tidak dikenal dengan ada masalah dengan kemacetan, kini harus mencari solusi untuk kemacetan yang sering terjadi pada waktu tertentu pada beberapa titik padat lalu lintas. Contoh: pada jam berangkat kerja (kurang lebih pukul 07.00-9.00) dan jam pulang kerja (kurang lebih pukul 16.00-18.00), pada beberapa titik di Yogyakarta seringkali terjadi penumpukan kendaraan yang melintas sehingga menimbulkan macet. Contoh, pada jam pulang kerja kemacetan sering terjadi di Jalan Laksda Adisucipto mulai dari depan Saphir Square hingga perempatan Munggur. Tidak jarang kemacetan ini mencapai depan Gedung Wanitatama. Kemacetan juga sering terjadi di jalan depan Ambarukmo Plaza. Penyebab utama kemacetan-kemacetan ini adalah pertama, terjadi peningkatan jumlah kendaraan pada titik-titik tertentu pada waktu-waktu tertentu. Kedua, peningkatan jumlah kendaraan yang berada di Yogyakarta yang tidak berbanding lurus dengan kemampuan tampung infrastrukturnya (jalan).

Belum lagi ketika musim liburan telah tiba, para pelancong dari luar kota banyak yang menggunakan mobil maupun sepeda motor sehingga menambah jumlah kendaraan di Yogyakarta. Pada waktu-waktu liburan contohnya bulan Desember yaitu ketika liburan Natal dan Tahun Baru, maka dapat dipastikan terjadi kepadatan lalu lintas di kawasan Malioboro maupun kawasan Jalan Laksda Adisucipto (Jalan Solo). Hal ini terjadi setiap tahunnya.

Memang benar adanya bila Yogyakarta merupakan kota yang cocok untuk penggunaan sepeda motor. Akan tetapi perlu diingat bahwa bagaimanapun juga setiap kota memiliki keterbatasan daya tampung yang harus dipahami dan disikapi dengan bijak. Bayangkan apabila dengan luas kota yang tidak berubah sama sekali

akan tetapi terus terjadi peningkatan jumlah kendaraan. Kemacetan pastinya tak terhindarkan. Mau tidak mau, yang harus dilakukan adalah pengefisienan penggunaan jalan raya. Berbicara tentang peningkatan efisiensi penggunaan jalan raya selalu mengerucut pada salah satu cara alternatif yang konstruktif untuk jangka panjang yaitu perlunya penggantian alat transportasi pribadi kepada alat transportasi umum.

Apa saja transportasi umum yang ada di Yogyakarta? Mari melihat alat transportasi yang masih tergolong baru di Yogyakarta yaitu Trans Jogja. Trans Jogja merupakan hasil dari upaya pemerintah daerah untuk melakukan pemenuhan kebutuhan akan transportasi umum di Yogyakarta yang dirasa sudah cukup tidak mumpuni lagi., data menunjukkan bahwa terjadi kejenuhan masyarakat terhadap alat transportasi umum (dalam kota) yang ada seperti bus umum, delman, becak dll. Kondisi fisik kendaraan yang sudah tidak memadai ditambah dengan banyak masalah dengan faktor keamanan dan ketidakefisienan penggunaannya menyebabkan transportasi umum tersebut dirasa bukan lagi menjadi pilihan. Sebelum adanya Trans Jogja, *load factor* alat transportasi umum dalam kota di Yogyakarta hanya sekitar 27,22% saja. Trans Jogja rencana awalnya akan *dilaunching* pada bulan September 2007, akan tetapi terdapat terjadi hal tidak terduga yaitu gempa bumi pada tahun 2006 yang menyebabkan terjadi penundaan launching alat transportasi salah satu bagian program BRT<sup>2</sup> ini. Launching dilakukan pada bulan Maret tahun 2008.

Trans Jogja merupakan transportasi umum dengan menggunakan sistem tertutup (penumpang tidak dapat memasuki bus tanpa melewati gerbang pemeriksaan) dan menggunakan bus berukuran sedang kapasitas tempat duduk

---

<sup>2</sup> BRT adalah singkatan dari Bus Rapid Transit. Ini merupakan program dari Dinas Perhubungan dalam rangka menjawab pertanyaan akan tantangan maupun permasalahan transportasi di Indonesia.



sebanyak 34 buah. Trans Jogja ini telah cukup maju menerapkan teknologi yaitu dengan melakukan penggunaan smart card sebagai tiket sekaligus terdapat mesin pembaca smart card yang akan secara otomatis membukakan pintu. Terdapat tiga jenis tiket yaitu tiket untuk sekali jalan, tiket berlangganan pelajar dan tiket berlangganan umum. Bus Trans Jogja juga dilengkapi dengan AC, hal ini tidak seperti angkutan umum dalam kota lainnya.

Permasalahannya sekarang bagaimana Trans Jogja digunakan secara maksimal. Bayangkan saja, bila asumsinya penggunaan Trans Jogja adalah maksimal maka setiap kali bus tersebut memutar rute maka bus tersebut bisa dikatakan menggantikan 34 kendaraan pribadi. Berarti emisi yang dibuang pastinya akan lebih sedikit. Bila asumsinya adalah penggunaannya maksimal maka akan terjadi penggunaan jalan raya secara lebih efisien, maka hasilnya kemacetan akan berkurang. Singkatnya, terjadi pengurangan polusi dan kemacetan. Bukankah ini sesuatu yang positif? Contoh tadi belum menggunakan asumsi frekuensi dalam sehari perputaran setiap armada masing-masing rute dan jumlah armada keseluruhan. Pastinya akan berdampak besar bila benar bisa dimaksimalkan. Untuk itu maka penelitian ini dilakukan.

Sebenarnya seberapa besar masyarakat Yogyakarta mau menggantikan kendaraan pribadinya ke Trans Jogja? Apa harapan sekaligus apa yang harus Trans Jogja lakukan lebih lanjut agar semakin memenuhi keinginan warga Yogyakarta.

## I.2. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas, masalah dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Sejauh mana masyarakat mengetahui informasi dan manfaat dari alat transportasi umum dalam kota, terutama Trans Jogja?
2. Mengapa masyarakat Yogyakarta cenderung tidak menjadikan Trans Jogja sebagai alat transportasi utama?
3. Fasilitas apa yang masyarakat inginkan pada Trans Jogja agar masyarakat itu sendiri mau menggunakan Trans Jogja sebagai alat transportasi utama?

## I.3. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah yang ada, tujuan penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Mendeskripsikan tingkat pengetahuan masyarakat Yogyakarta tentang manfaat kendaraan umum, terutama Trans Jogja.
2. Mendeskripsikan sebab masyarakat Yogyakarta tidak mau mengganti kendaraan pribadinya ke trans Jogja.
3. Mendeskripsikan fasilitas yang diinginkan masyarakat Yogyakarta terhadap Trans Jogja.

## I.4. MANFAAT PENELITIAN

Dengan adanya penelitian ini maka harapan peneliti dapat mencapai tingkat paham dalam memahami tingkat pengetahuan maupun keinginan masyarakat dalam hal mau menggunakan kendaraan umum, terutama Trans Jogja sebagai alat transportasi pengganti kendaraan pribadi. Di sisi lain, dengan penelitian ini

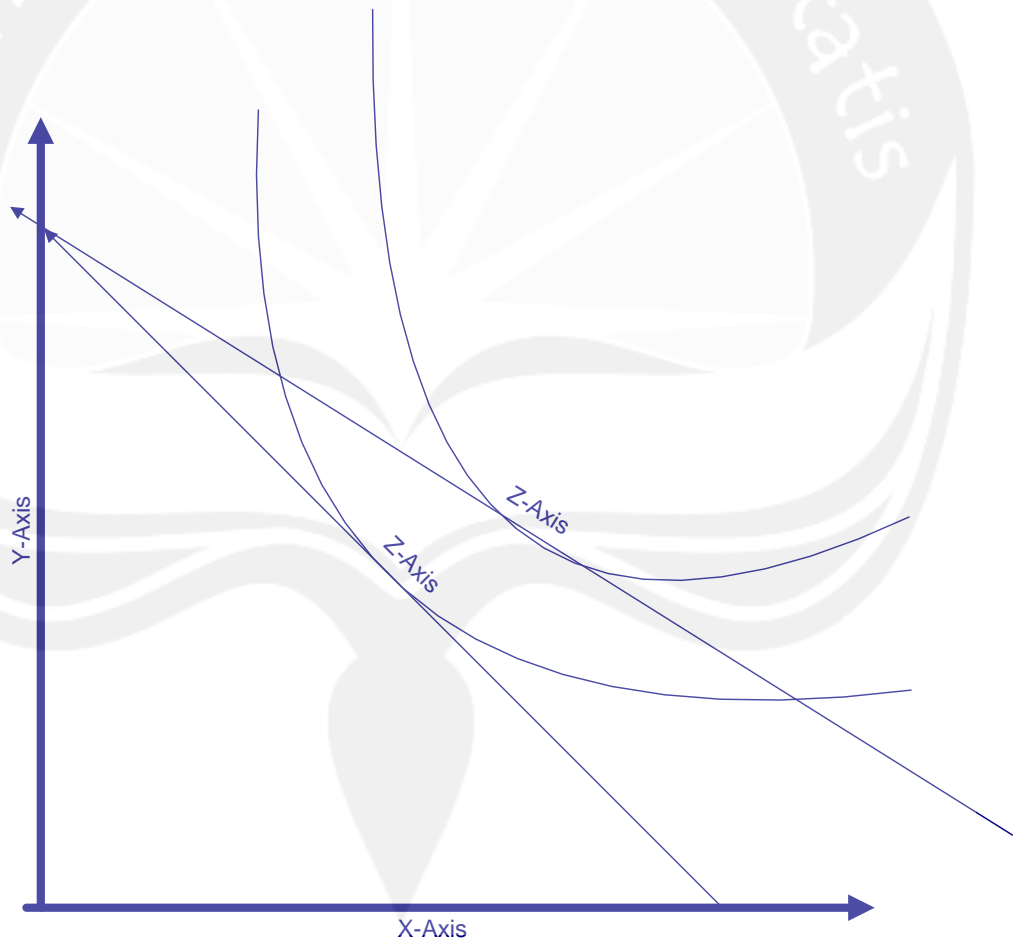
masyarakat Yogyakarta akan menjadi lebih memahami manfaat dari kendaraan umum, sekaligus masyarakat mencapai tingkat sadar dan mau menggantikan kendaraan pribadinya dengan kendaraan umum (alat transportasi umum) dalam hal ini Trans Jogja. Bagi para *public servant*, harapan penelitian ini dapat menjadi acuan untuk melakukan pengembangan lebih lanjut kendaraan umum di Jogja terutama Trans Jogja, sehingga harapan terjadi keseimbangan antara keinginan masyarakat dengan pemenuhan keinginan masyarakat.



## BAB II

### KERANGKA TEORI

Berbicara mengenai usaha peningkatan efisiensi penggunaan Trans Jogja mudah kiranya untuk menggunakan teori permintaan sebagai landasannya. Perlu dipegang teguh bahwa pada dasarnya tujuan utama dari dilakukan penelitian ini adalah peningkatan permintaan terhadap bus Trans Jogja.



Garis  $\mu$  Kurva diatas menjelaskan antara kombinasi kepuasan yang diterima konsumen dengan 2 variabel yaitu penggunaan Trans Jogja ( $X_1$ ) dan transportasi umum selain Trans Jogja ( $X_2$ ). Sedangkan garis  $BL_1$  / *budget line* menunjukkan daya beli konsumen. Titik singgung antara  $BL_1$  dan  $\mu_1$  merupakan titik yang menunjukkan kondisi bahwa seorang konsumen dengan *constraintnya* yaitu *budgetline* mampu mencapai kepuasan maksimum dengan tingkat konsumsi transportasi umum Trans Jogja sebesar  $a$  dan transportasi umum selain Trans Jogja sebesar  $b$ .

Kurva indifference inilah yang menjadi awal penurunan kurva permintaan. Kombinasi-kombinasi yang terjadi pada *indifference curve* pada tingkat *budget line* yang berbeda-beda akan menunjukkan perubahan yang terjadi pada setiap tingkat harga. Pada kurva dapat dilihat bahwa titik-titik keseimbangan ini menjadi penunjuk kurva permintaan akan barang  $X_1$  maupun  $X_2$ . Pada permintaan barang  $X_2$  (Trans Jogja) dapat dilihat bahwa dengan asumsi *ceteris paribus* – yaitu variabel-variabel lain selain harga diasumsikan tetap – maka perubahan tingkat harga akan sangat signifikan mempengaruhi kuantiti dari barang  $X_2$ . hal ini identik dengan tujuan penelitian ini yaitu peningkatan efisiensi berupa peningkatan penggunaan Trans Jogja. Secara umum juga dapat dikatakan bahwa dengan memenuhi variabel-variabel yang termasuk dalam asumsi *ceteris paribus* maka efisiensi penggunaan Trans Jogja dapat dilakukan secara signifikan.

Apa saja variabel-variabel yang masuk dalam asumsi *ceteris paribus* tersebut? Dalam penelitian ini, variabel-variabel itu antara lain adalah faktor keamanan, faktor kenyamanan, faktor kecepatan maupun ketepatan waktu, faktor luasnya jangkauan, fasilitas ketersediaan jumlah armada, faktor fasilitas dalam

bus, faktor fasilitas pejalan kaki maupun penunggu. Kurang lebih itulah faktor-faktor yang masuk dalam variabel yang diasumsikan tetap.

Dalam kenyataannya, mayoritas faktor-faktor yang tertulis diatas masihlah jauh dari tingkat ideal. Hal ini menguatkan alasan mengapa mayoritas masyarakat tidak mau beralih dari kendaraan pribadi ke Trans Jogja. Pertama, faktor keamanan. Hingga saat ini Trans Jogja masih mengutamakan faktor keamanan menjadi daya unggulnya. Hal ini tercermin dari ‘aman’ menjadi citra utama sekaligus kata pertama slogan yang diusung manajemen Trans Jogja. Kedua, faktor kenyamanan. Dari awal launching Trans Jogja telah menggunakan sistem tempat duduk berisi 34 orang dan sekitar 10 tempat orang berdiri. Kapasitas ini dirasa cukup membuat setiap armada Trans Jogja terasa cukup lapang dan tidak sumpek. Bus Trans Jogja juga mulai menggunakan *Air Conditioner* yang merupakan armada angkutan umum dalam kota pertama – selain taksi – yang menggunakan fasilitas pendingin udara. Ketiga, faktor kecepatan maupun ketepatan waktu. Membicarakan masalah kecepatan dan ketepatan waktu tidak bisa terlepas dari pembicaraan infrastruktur secara lebih lanjut. Kecepatan daya tempuh maupun ketepatan jadwal Trans Jogja tentunya dipengaruhi oleh hal-hal seperti kepadatan lalu lintas, kondisi jalan dll. Dengan penelitian inilah detail akan kondisi infrastruktur di Yogyakarta dapat diketahui. Keempat, faktor luasnya jangkauan. Wilayah Yogyakarta yang cukup luas menjadi tantangan bagi manajemen Trans Jogja untuk dapat melayani – idealnya – seluruh warga Yogyakarta dimanapun mereka berada. Kelima, ketersediaan armada. Faktor ini menjadi salah satu faktor utama sukses tidaknya efisiensi kekuatan pasar bus Trans Jogja. Keenam, fasilitas untuk para pejalan kaki dan penunggu. Fasilitas ini vital fungsinya karena bagaimanapun juga seorang pengguna Trans Jogja perlu

berjalan kaki untuk mencapai halte bus ataupun menuju tempat yang mereka tuju dari tempat pemberhentian bus (halte). Hal ini pastilah mempengaruhi ingin tidaknya seseorang melakukan perjalanan menggunakan Trans Jogja.



## BAB III

### METODOLOGI PENELITIAN

#### III.1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan mengambil Responden mahasiswa aktif Universitas Atma Jaya Yogyakarta pada tiga fakultas, yaitu Fakultas Ekonomi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dan Fakultas Teknik. Teknik pengambilan sampel menggunakan *random sampling* yang mana digunakan guna menjaga obyektifitas dari hasil survey yang kelaknnya akan didapat.

#### III.2. Metode Analisis

Penelitian ini akan menggunakan metode survey eksperimental. Survey eksperimental adalah suatu metode survey yang melakukan dua kali survey. Dua kali survey itu dapat dilakukan dengan pedoman “*before and after treatment*”.

Pada survey tahap pertama, responden diminta untuk menjawab beberapa pertanyaan yang telah disiapkan. Selang dua minggu kemudian, pertanyaan yang sama diajukan kepada orang yang sama akan tetapi dengan melakukan perlakuan sebelum diberikan pertanyaan yang kedua. Metode ini bertujuan untuk melihat apakah responden mengalami perubahan ketika mengetahui informasi tambahan yang diperoleh selama perlakuan.

Perlakuan yang dimaksud berupa tayangan video yang menggambarkan mengenai dampak dari penggunaan alat transportasi pribadi yang melebihi kapasitas sehingga menimbulkan pemanasan global dengan segala efeknya, kemacetan lalu lintas serta dampaknya. Dalam tayangan video juga diberikan gambaran mengenai pemanfaatan transportasi public yang efisien dengan segala



fasilitas infrastruktur pendukung seperti shelter, fasilitas pejalan kaki, perindang maupun fasilitas kendaraan bus yang nyaman dan aman dari gangguan pencopet.

Alat analisis yang digunakan adalah tabulasi silang (*cross tabulation*) Cross tabulation adalah metode guna mengetahui variasi jawaban yang muncul serta mencari kesimpulan umum untuk hubungan antar variable.

### III.3. BATASAN PENELITIAN

Guna menjaga kedalaman isi maupun analisis dari penelitian ini, dilakukan pembatasan-pembatasan dalam beberapa hal. Responden yang digunakan merupakan kalangan muda pada range usia kurang lebih 18-23 tahun. Alasannya adalah karena kaum muda merupakan penghuni terbanyak Kota Yogyakarta. Selain itu harapannya kalangan anak mudalah target sasaran penggunaan Trans Jogja secara lebih efisien menggantikan kendaraan pribadi. Alat transportasi umum yang dibandingkan dalam penelitian ini adalah Trans Jogja dengan kendaraan umum pengangkut massal seperti bus kota.

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### IV.1. Pengetahuan tentang Trans Jogja

Hasil analisis data dengan menggunakan alat analisis tabulasi silang diperoleh hasil bahwa terdapat korelasi yang signifikan diantara item-item yang diuji kecuali item (13) mengenai pengetahuan mengenai Trans Jogja merupakan sistem transportasi publik masyarakat yang terintegrasi dengan fasilitas-fasilitas yang mendukung, seperti trotoir tempat pejalan kaki yang nyaman, peneduh jalan yang rindang, subsidi dari pemerintah dan menghubungkan tempat-tempat penting di kota Yogyakarta. Pada variabel pengetahuan tentang Trans Jogja, angka rata-rata yang diperoleh sebelum dilakukan *treatment* sebesar 49,1735 naik menjadi 51,5612 setelah dilakukan *treatment* melalui tayangan video transportasi publik. Korelasi yang terjadi signifikan pada angka 50,7%.

Dari 14 item yang diuji pada variabel ini, secara rinci didapatkan angka rata-rata sebelum *treatment* (Mean 1), sesudah *treatment* (Mean 2), besaran korelasi dalam prosen (Corr.), tingkat signifikansi (Sig.) dan selisih angka rata-rata (mean 1-2) sebagai berikut :

No	Item	Mean 1	Mean 2	Corr.	Sig.	Mean 1-2
1	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang disubsidi pemerintah daerah.	3,9000	4,0800	41,9	,000	-,1800
2	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang tepat waktu.	2,9804	3,1569	46,2	,000	-,1765
3	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang tertib lalu lintas.	3,3922	3,5490	50,4	,000	-,1569
4	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang hemat energi.	3,2255	3,5784	35,0	,000	-,3529
5	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang ramah lingkungan.	3,0396	3,6139	20,1	,000	-,5743

6	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang nyaman.	3,4412	3,7059	28,3	,004	-,2647
7	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang menjangkau berbagai tujuan pusat kegiatan kota Jogja.	3,4020	3,3039	56,3	,000	-,0980
8	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang aman dan bebas pencopet.	3,5098	3,5294	53,1	,000	-,0196
9	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang sopir, kernet, dan pegawainya selalu ramah.	3,3465	3,3762	47,1	,000	-,0297
10	Menggunakan bus umum Trans Jogja untuk bepergian merupakan upaya untuk mengurangi ancaman kemacetan jalanan di kota Jogja.	3,4804	4,0392	32,3	,001	-,5588
11	Menggunakan bus umum Trans Jogja untuk bepergian merupakan upaya untuk mengurangi pemborosan bahan bakar dan mengurangi pemanasan global.	3,7255	4,0588	38,1	,000	-,3333
12	Menggunakan bus umum Trans Jogja untuk bepergian merupakan upaya mengurangi pemborosan investasi kendaraan secara nasional, sehingga investasi bisa diarahkan ke sektor yang lebih produktif.	3,8627	4,000	41,0	,000	-,1373
13	Trans Jogja merupakan system transportasi publik masyarakat Jogja yang terintegrasi dengan fasilitas fasilitas yang mendukung, seperti trotoir tempat pejalan kaki yang nyaman, peneduh jalan yang rindang, subsidi dari pemerintah, dan menghubungkan tempat tempat penting di kota Jogjakarta.	3,8824	3,6275	14,8	,138	-,2549

14	Menggunakan bus umum Trans Jogja untuk bepergian akan menghemat biaya karena cukup sekali membeli tiket untuk pergi ke segala jurusan.	3,9118	3,9902	31,3	,001	-,0784
----	--	--------	--------	------	------	--------

Dari 14 item pengetahuan mengenai Trans Jogja, terjadi peningkatan pendapat responden menuju arah positif (sangat setuju) pada 12 item, sebaliknya 2 item menuju arah negative (tidak setuju) yaitu item (7) mengenai Trans Jogja adalah kendaraan umum yang menjangkau berbagai tujuan pusat kegiatan kota Jogja dan item (13) Trans Jogja merupakan system transportasi publik masyarakat Jogja yang terintegrasi dengan fasilitas fasilitas yang mendukung, seperti trotoir tempat pejalan kaki yang nyaman, peneduh jalan yang rindang, subsidi dari pemerintah, dan menghubungkan tempat-tempat penting di kota Yogyakarta.

Pada item (7), Masyarakat berpendapat bahwa Trans Jogja adalah fasilitas transportasi public yang belum menjangkau berbagai tujuan pusat kegiatan di Jogjakarta. Secara signifikan setelah responden mendapat informasi mengenai transportasi public, responden menilai bahwa Trans Jogja adalah transportasi public yang belum ideal dalam hal jangkauan terhadap pusat pusat kegiatan di Jogja. Rata rata (means) penilaian responden terhadap daya jangkau Trans Jogja menurun setelah responden mendapat informasi mengenai fasilitas Transportasi Publik yang ideal. Penurunan penilaian itu secara statistic sangat signifikan.

Sedangkan pada item (13), Penilaian masyarakat terhadap Trans Jogja sebagai fasilitas transportasi public yang didukung oleh fasilitas fasilitas yang mendukung seperti trotoir, peneduh pejalan kaki yang rindang, dan disubsidi pemerintah sangat beragam. Ada yang mendukung ada yang kurang mendukung. Ada kecenderungan penilaian masyarakat terhadap fasilitas pendukung seperti trotoir, peneduh jalan, dan subsidi pemerintah justru turun setelah masyarakat tahu mengenai fasilitas transportasi public yang ideal. Namun penilaian masyarakat itu tidak konsisten. Ada yang menilai meningkat, ada yang turun. Ketidakkonsistenan penilaian masyarakat ini mungkin juga berkaitan dengan instrument pertanyaan yang menggabungkan penilaian beberapa fasilitas pendukung sekaligus. Secara statistic penurunan penilaian masyarakat terhadap fasilitas pendukung transportasi public tersebut tidak signifikan.

Kedua item ini sejalan dengan sikap responden dimana terjadi penurunan rata-rata kesediaan responden untuk berpindah menggunakan Trans Jogja sebesar -,0510 (dari 1,58 menjadi 1,5306),.

Tayangan pesan video mengubah pengetahuan responden menuju pemahaman transportasi publik yang ideal, sehingga rata-rata kesediaan responden untuk berpindah menggunakan Trans Jogja menjadi menurun. Jika melihat angka rata-rata responden yang menyatakan pernah naik Trans Jogja yang mengalami kenaikan dari rata-rata 1,73 menjadi 1,7549, tayangan video mampu menggerakkan responden untuk membuktikan apakah Trans Jogja adalah sebuah transportasi publik yang terintegrasi, faktor ini pada akhirnya dapat mengubah sikap responden karena Trans Jogja dianggap belum memenuhi harapan sebagai transportasi publik yang ideal.

Tayangan video juga mengubah pengetahuan responden bahwa Trans Jogja adalah kendaraan umum yang ramah lingkungan, terlihat pada peningkatan menuju arah positif sebesar -,5743, tertinggi diantara item lainnya. Perubahan pemahaman ini *inline* dengan pendapat responden yang menempatkan pesan tayangan video menggambarkan bahwa transportasi yang tidak efisien memberikan kontribusi pada peningkatan *global warming* (33,5%) dan Jogja akan nyaman, udara segar, tidak macet, jika sejak dini masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan publik semacam Trans Jogja (25,3%).

#### IV.2. Perubahan Sikap

Pada bagian ini, dilakukan analisis apakah *treatment* yang diberikan melalui tayangan video dapat mendorong responden untuk bersedia beralih menggunakan Trans Jogja khususnya berdasarkan pertimbangan-pertimbangan yang bersifat ekonomi.

Secara umum hasil analisis tabulasi silang menunjukkan bahwa terdapat perubahan sikap responden untuk beralih menggunakan kendaraan bus Trans Jogja. Angka rata-rata yang diperoleh meningkat dari 35,0600 menjadi 36,3500 meningkat sebesar 1,2900. Dari 9 item yang diuji pada variabel ini terdapat satu item dimana *treatment* justru mengubah pendapat responden ke arah negative yaitu item mengenai kesediaan responden untuk menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika jalur Trans Jogja dilengkapi dengan trotoir yang diberi perindang untuk pejalan kaki. Penurunan nilai rata-rata adalah sebesar -,1980 yaitu dari 4,2079 menjadi 4,0099. Sikap ini konsisten jika merujuk

pada variabel Pengetahuan tentang Trans Jogja pada item Trans Jogja merupakan system transportasi publik masyarakat Jogja yang terintegrasi dengan fasilitas fasilitas yang mendukung, seperti trotoir tempat pejalan kaki yang nyaman, peneduh jalan yang rindang, subsidi dari pemerintah, dan menghubungkan tempat tempat penting di kota Jogjakarta. Pada item inipun rata-rata pendapat responden juga mengalami perubahan ke arah negative sebesar -, 2549.

Secara rinci nilai rata-rata perubahan sikap responden pada masing-masing item setelah dilakukan tayangan video mengenai transportasi publik sebagai berikut :

No	Item	Mean 1	Mean 2	Corr.	Sig.	Mean 1-2
1	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika bus Trans Jogja adalah alat transportasi yang murah dan terjangkau.	3,2647	3,7451	30,4	,002	-,4804
2	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika bus Trans Jogja selalu tepat waktu sampai tujuan sesuai waktu yang dijadualkan.	3,6569	3,9118	29,5	,003	-,2549
3	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika jalur Trans Jogja menjangkau segala penjuru pusat aktivitas ekonomi di Jogja termasuk kampus tempat saya kuliah.	4,0000	4,1765	32,4	,001	-,1765
4	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika jalur Trans Jogja dilengkapi dengan trotoir yang nyaman untuk pejalan kaki.	3,8333	3,9412	44,5	,000	-,1078
5	Saya akan menggunakan kendaraan bus	4,2079	4,0099	21,3	,032	-,1980

	Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika jalur Trans Jogja dilengkapi dengan trotoir yang diberi perindang untuk pejalan kaki.					
6	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika jalur Trans Jogja aman dari para pencopet yang biasa beroperasi di bus umum.	3,9216	4,0784	36,9	,000	-,1569
7	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika shelter bus Trans Jogja dekat dekat asal dan tujuan perjalanan.	4,0784	4,2549	26,1	,008	-,1765
8	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika pelayanan petugas memberikan jaminan atas keamanan penumpang.	4,0882	4,1373	39,4	,000	-,0490
9	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika sopir mengemudikan bus secara tertib	3,9108	4,1287	36,9	,000	-,2178

Perubahan sikap paling signifikan terjadi pada item (1) dimana kendaraan bus Trans Jogja akan digunakan untuk berbagai kepentingan karena alasan murah dan terjangkau. Kenaikan angka rata-rata tertinggi diantara item lainnya yaitu sebesar -,4804. Perubahan sikap paling signifikan ini dapat dijelaskan dari sisi pengetahuan responden dimana angka rata-rata pengetahuan responden bahwa Trans Jogja adalah kendaraan umum yang disubsidi pemerintah daerah, paling tinggi diantara angka rata-rata pada variabel Pengetahuan tentang Trans Jogja (lih. Table 1). Selain itu, tayangan video yang menggambarkan perbandingan pemakaian kendaraan pribadi

berbanding kendaraan publik sebesar 1:85 mampu mengubah sikap responden untuk menggunakan kendaraan bus Trans Jogja karena alasan murah dan terjangkau.

#### IV.3. Kesadaran

Pada bagian ini, analisis dilakukan untuk mengetahui apakah *treatment* yang diberikan melalui tayangan video dapat mendorong responden untuk bersedia beralih menggunakan Trans Jogja berdasarkan pertimbangan-pertimbangan kesadaran akan (1) penghematan energy; (2) kemacetan lalu lintas; (3) polusi dan pemanasan global; (4) mengurangi kecelakaan lalu lintas; (5) pola hidup konsumtif dan (6) penciptaan lapangan kerja.

Berdasarkan analisis tabulasi silang, responden bersedia untuk berpindah menggunakan kendaraan bus Trans Jogja karena adanya kesadaran bahwa dengan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja responden berpartisipasi membantu upaya penghematan energy. Nilai rata-rata setelah *treatment* mengalami kenaikan dari sebesar 3,6634 menjadi 3,9505, korelasinya signifikan sebesar 49,9%. Kesadaran ini sejalan dengan pemahaman responden akan Trans Jogja sebagai kendaraan umum yang hemat energy yang juga mengalami kenaikan pada angka rata-ratanya (lih. Tabel 1).

Peningkatan kesadaran untuk menggunakan kendaraan bus Trans Jogja juga terjadi pada 5 item lainnya. Peningkatan pemahaman bahwa menggunakan bus umum Trans Jogja merupakan upaya mengurai ancaman kemacetan jalanan di kota Jogja, diikuti pula oleh peningkatan kesadaran responden untuk menggunakan kendaraan bus Trans Jogja sebagai upaya membantu pemerintah dalam rangka mengurai kemacetan dan kepadatan kendaraan di jalanan kota Jogja sehingga kota Jogja menjadi kota yang nyaman untuk pelajar dan wisatawan. Kenaikan rata-rata tingkat kesadaran pada item ini sebesar -,2178 yaitu dari rata-rata 3,8020 menjadi 4,0198, korelasinya signifikan sebesar 56,4%.

Pemahaman akan pengetahuan dan kesadaran juga berbanding lurus pada item mengenai polusi dan pemanasan global. Pemahaman bahwa kendaraan umum Trans Jogja menciptakan lingkungan yang ramah, mengurangi pemborosan bahan bakar dan mengurangi pemanasan global diikuti oleh peningkatan kesediaan untuk menggunakan Trans Jogja sebagai bentuk partisipasi dalam mengatasi polusi udara dan untuk mengurangi pemanasan global. angka rata-rata kesadaran pada item ini naik dari 3,7723 menjadi 3,9604 korelasinya signifikan sebesar 51,2%.



Sebagai sebuah transportasi publik yang dianggap tertib dalam berlalulintas, dimana 78% responden menyatakan kesetujuannya (penggabungan skala setuju dan sangat setuju) bahwa Trans Jogja adalah kendaraan umum yang tertib lalu lintas, diyakini dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas (table tertib2).

TERTIB2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sangat tidak setuju	3	1,9	2,3	2,3
	tidak setuju	16	10,1	12,2	14,5
	ragu-ragu	34	21,5	26,0	40,5
	setuju	68	43,0	51,9	92,4
	sangat setuju	10	6,3	7,6	100,0
	Total	131	82,9	100,0	
Missing	System	27	17,1		
Total		158	100,0		

Setelah dilakukan *Treatment* tayangan video, menunjukkan terjadinya peningkatan kesadaran responden untuk menggunakan bus Trans Jogja untuk mengurangi kecelakaan lalulintas. Peningkatan angka rata-ratanya sebesar -,2376 yaitu dari rata-rata 3,5446 menjadi 3,7822 korelasinya signifikan sebesar 51%.

Kesadaran ekonomi responden khususnya mengenai pola hidup konsumtif dan penciptaan lapangan kerja juga mengalami peningkatan. Angka rata-rata pada item penggunaan bus Trans Jogja untuk menghindari pola konsumtif meningkat dari 3,4500 menjadi 3,6600, korelasi signifikan sebesar 33,5%. Sedangkan pada item membantu penciptaan lapangan kerja, angka rata-rata meningkat sebesar -,0594 yaitu dari 3,7327 menjadi 3,7921, korelasi signifikan sebesar 34,7%.

## IV. PENUTUP

### IV.1. Kesimpulan

Pada akhir bab analisis ini akan dijawab apakah penelitian eksperimen mengenai Preferensi Masyarakat Yogyakarta terhadap Penggunaan Transportasi Publik Trans Jogja melalui tayangan video mampu meningkatkan pengetahuan akan pentingnya transportasi publik untuk kemudian mengubah sikap dan menumbuhkan kesadaran menggunakan transportasi publik khususnya Trans Jogja sebagai alat transportasi.

Berdasarkan analisis tabulasi silang atas ketiga variabel yang diuji yaitu Pengetahuan tentang Trans Jogja, Perubahan Sikap dan Kesadaran, ketiganya menunjukkan adanya kenaikan pada angka rata-rata totalnya. Ini berarti bahwa *treatment* memberi dampak positif untuk meningkatkan pemahaman akan pentingnya transportasi publik dalam mengatasi pemanasan global, meningkatkan kenyamanan fasilitas transportasi dan pejalan kaki, menekan kecelakaan lalu lintas dan secara ekonomis mengurangi pemborosan. Selain itu, *treatment* juga dapat membawa perubahan sikap responden untuk beralih menggunakan transportasi publik berdasarkan pertimbangan-pertimbangan ekonomi. Demikian pula halnya dari sisi kesadaran, terjadi kenaikan angka rata-rata pada nilai totalnya, berarti kesadaran responden untuk beralih menggunakan transportasi publik semakin meningkat. Kesadaran ini meliputi kesadaran untuk membantu penghematan energy, mengurangi kepadatan dan kemacetan kota Jogjakarta, mengurangi kecelakaan lalulintas, mengatasi polusi untuk mengurangi pemanasan global, menghindari pola konsumtif dan membantu menciptakan lapangan pekerjaan.

Namun demikian, secara spesifik, pemahaman responden bahwa bus Trans Jogja menjangkau berbagai tujuan pusat kegiatan di Jogja dan Trans Jogja sebagai sebuah sistem transportasi publik yang terintegrasi dengan fasilitas-fasilitas pendukung lainnya terjadi penurunan pada angka rata-ratanya. Sejalan dengan penurunan angka rata-rata pada pemahaman ini, pada tingkat perubahan sikap, item mengenai keterkaitan dengan jangkauan jalur Trans Jogja dan fasilitas pendukung seperti trotoir juga mengalami penurunan angka rata-ratanya.

#### IV.2. Saran

Merujuk pada kesimpulan yang diperoleh pada penelitian ini yang menunjukkan bahwa *treatment* yang diberikan melalui tayangan video mampu mengubah pengetahuan, membawa perubahan sikap dan kesadaran responden akan manfaat kendaraan umum Trans Jogja, maka untuk meningkatkan daya manfaat transportasi public dapat dilakukan hal-hal sebagai berikut :

1. Sosialisasi melalui tayangan video yang menggambarkan mengenai dampak transportasi pribadi yang melebihi kapasitas serta dampak penggunaan transportasi public bagi kehidupan manusia dan penyelamatan alam semesta.
2. Peningkatan fasilitas transportasi public berupa infrastruktur pendukung seperti fasilitas pejalan kaki, peneduh trotoir.
3. Penambahan rute dan jangkauan transportasi public ke tempat-tempat yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat seperti tempat kuliah dan pusat kegiatan ekonomi.

#### DAFTAR PUSTAKA :

1. Black.A.,1995, Urban Mass Transportation Planning, MacGraw-Hill, Inc, New York.
2. Cooper, Donald, R. dan Schindler, Pamela, S, 2006, Business Research Methods, 9<sup>th</sup> Edd., McGraw-Hill, International Eddition.
3. Giannopolous,G.A.,1989, Bus Planning and Operation in Urban Areas, A Practical Guide, Avebury, Brookfield USA.
4. Gray,G.E. & Hoel,L.A., 1989, Public Transportation, Second Edition, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey 07632.
5. Mankiw, N. Gregory, 2009, Principles of Economics, South-Western Cengage Learning, 5<sup>th</sup> Eddition.